ETUDE
Renault Clio II phase 2 (06/2001 ⇨)

L'étude présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de **Renault** que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électrique et carrosserie.
- Une table analytique, en fin de revue, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

Présentation

La Clio 1 apparaît en juin 1990. La première grosse évolution se fait en mars 1994 ; c'est la Clio 1 phase 2.
En mars 1998, une nouvelle Clio prend le relais : c'est la Clio 2. Elle évolue à son tour en juin 2001 pour donner la Clio 2 phase 2.
De nombreuses améliorations au niveau de la sécurité ont marqués la vie de la Clio :

- airbag conducteur et prétensionneurs de ceinture de sécurité (mars 1994),
- freinage ABS en série (février 1999),
- quatre airbags en série (septembre 2000).

Produite à plus de 1 900 000 exemplaires à fin mars 2001 depuis son lancement en 1998, la Clio II bénéficie d'un important restyling. Pas moins de 50% des pièces de structure et de carrosserie sont nouvelles ou ont été modifiées. La nouvelle Clio arbore un design extérieur qui lui confère plus de dynamisme et de caractère. L'ambiance intérieure est entièrement nouvelle et marque un vrai saut qualitatif. De nouveaux équipements technologiques de sécurité et de confort de vie à bord font également leur apparition. Le plaisir de conduite progresse avec l'arrivée d'une direction assistée électrique inédite et d'une nouvelle génération de motorisations Turbo-Diesel Common Rail 1.5 dCi 65 et 80 ch.

Design et vie à bord

Profondément restylée, la Clio arbore une face avant portant la nouvelle identité visuelle apparue sur Vel Satis : un losange agrandi en «suspension» sur une petite calandre en forme de losange, elle-même disposée au centre d'un dièdre. Les lignes apparaissent plus tendues. Le design de la partie arrière évolue aussi. Le logo, largement dimensionné, fait son apparition au centre du hayon et intègre l'ouverture du coffre.
L'intérieur a été complètement repensé, avec une toute nouvelle planche de bord. La nouvelle casquette à double bossage dans le prolongement des compteurs donne une touche de dynamisme en harmonie avec le design extérieur.
La Clio marque un pas de plus vers la personnalisation du véhicule : le client pourra composer son intérieur parmi 9 ambiances différentes, dont 5 seront disponibles sur les deux premiers niveaux d'équipement.
L'intérieur reçoit de nouveaux rangements et équipements. Un inédit capteur de pluie couplé à un capteur de luminosité, la climatisation régulée ou le système de navigation GPS de dernière génération Carminat Navigation Informée contribuent à augmenter la qualité de vie à bord.

Sécurité

Sur la Clio, Renault propose des équipements de sécurité souvent inédits à ce niveau de gamme, comme l'Assistance au Freinage d'Urgence ou les lampes au Xénon.
En termes de sécurité passive, outre la structure largement revue, la Clio dispose d'airbags frontaux adaptatifs. Aux places latérales arrière, des prétensionneurs sont à présent associés aux limiteurs d'effort 600 kg. Enfin, la Clio reçoit la fixation pour sièges enfant Isofix 3 points aux places latérales arrière ainsi qu'à la place passager avant, dotée de l'inhibition de l'airbag.

Plaisir de conduite

La technologie se met au service du plaisir de conduite avec la nouvelle famille «K9K» de moteurs 1 461 cm^3 Turbo-Diesel Injection Directe Common Rail. Ces nouveaux moteurs baptisés 1.5 dCi sont disponibles en deux niveaux de puissance, 65 ch/160 Nm puis 80 ch/185 Nm avec échangeur. Avec ces moteurs de nouvelle génération, la Clio privilégie l'agrément de conduite et affiche les consommations et les émissions les plus basses du marché.
Les trains roulants évoluent afin de favoriser le plaisir de conduite de la Clio. La version Renault Sport 2.0 16v bénéficie de nouveaux réglages de train et d'une nouvelle monte de pneumatiques de 16" afin d'optimiser l'efficacité du châssis. Une direction assistée électrique à assistance variable et rappel actif fait son apparition sur l'ensemble de la gamme, excepté sur Renault Sport 2.0 16v, qui conserve une direction assistée hydraulique.
Les modifications de structure ont également été mises à profit pour améliorer le confort acoustique. Première mondiale, un pare-brise amortissant est associé aux motorisations 1.4 16v et 1.6 16v, et équipe la version Renault Sport 2.0 16v. Autre innovation majeure, la nouvelle famille de moteurs Diesel 1.5 dCi bénéficie d'un capteur de bruit, appelé aussi capteur de vibrations. Ce capteur permet une autocalibration de chaque injecteur au bénéfice d'une acoustique maîtrisée pendant toute la durée de vie du moteur.